NR. 3. 1 MAJA 1928 R. ROK I

SZOFER KRAKOWSKI

MIESIĘCZNIK ZAWODOWEGO ZWIĄZKU AUTOMOBILISTÓW W KRAKOWIE

Prenumerata kwart. (z przes. poczt.) zł. 1·20
Numer pojedynczy 30 gr.

Redakcja: Kraków, Pl. Matejki 4, otwarta od 7—9 wiecz.
Konto P. K. O. Kraków Nr. 406.668.

Fanatycy zawodu.

Współczesnem życiem społecznem zawładnął do tego stopnia mechaniczny wóz, że nie do pomyślenia byłby brak lub wyrzeczenie się tego środka lokomocji. Bo jakżeż można by sobie wyobrazić brak tej, tak szybkiej i wygodnej komunikacji, zwłaszcza w miejscowościach pozbawionych kolei żelaznej, niezbędnej już dziś dla ruchu mieszkańców i prawidłowego dowozu żywności. Ileż to razy pomoc lekarska zdążająca w szybkim automobilu na miejsce katastrofy lub do chorego — uratowała życie zagrożone. A czyż do pomyślenia byłaby możność prowadzenia wojny bez tego środka komunikacji lub bez tej siły pociągowej? Wszakżeż to automobilowe dorożki paryskie rozstrzygnęły krytyczną dla Francji sytuację nad Marną, w czasie ostatniej wojny światowej. One przewiozły szybko korpusy wojskowe na zagrożone miejsce. Nieprzyjaciel zaskoczony niespodziewanie nowemi siłami, musiał się cofnąć i Paryż ocalał dzięki skromnym taksówkom.

Świat posuwa się w swych postępach niesłychanie szybkim krokiem, genjusz ludzki ujarzmia coraz skuteczniej nieokiełzane dotychczas siły natury, — a przecież nie zdajemy sobie z tego sprawy i nieraz conajmniej obojętnie zachowujemy się wobec nowych wynalazków i wobec ich zastosowania do potrzeb codziennego życia. — Podobnie ma się sprawa i z automobilem. Doniosły ten wynalazek — może dlatego, że stosunkowo dość dawno pozostaje w użyciu, nie zwraca większej uwagi. Siedząc wygodnie na szerokich poduszkach, w oszklonej limuzynie — drwiąc sobie z niepogody lub pyłu ulicznego, zdążamy szybko do celu. Przywykliśmy, widząc przed sobą plecy kierowcy, identyfikować ruch wozu, z osobą kierowcy. Czujemy się spokojnie i bezpiecznie, pewni, że wprawna ręka doświadczonego kierowcy, zapewni nam zupełne bezpieczeństwo.

A jednak gdy zastanowimy się choćby na chwilę, nad pracą i odpowiedzialnością kierowcy, to zrozumiemy, ile energji, ile wysiłków wydobyć musi ze siebie — ten na pozór spokojny i pewny siebie automobilista. — Kierowca to mózg automobilu, to twórcza i refleksyjna myśl, dzięki której bezduszną maszynę ożywia tchnienie życia. Żadna praca nie przychodzi bez wysiłku, ale sumę wysiłków mózgu, nerwów, zmysłów i mięśni zużyć musi w codziennej pracy ten fanatyk zawodu — kierowca automobilu. Czuje bowiem dobrze, że ciąży nad nim obowiązek podwójny; przedewszystkiem czuwanie nad życiem powierzonych jego opiece osób — i spełnienie zamierzonego celu. W swem bezgranicznem poświęceniu, w swym fanatyźmie umiłowanego nadewszystko zawodu, zapomina o sobie samym, zapomina, że daleko za sobą pozostawił ukochane istoty, rodzinę, żonę i dzieci, których jest jedynym żywicielem, jedyną podporą i ostoją. A czyha na niego cały szereg niebezpieczeństw.

Już w chwili puszczanie w ruch motoru ciężko funkcjonującego, korba uderzając i druzgocąc mu ramię, uczynić go może niezdatnym do pracy kaleką. A w czasie jazdy przez miasto, czyha na niego setki niebezpieczeństw. Ostrożnie przeciskać się musi szerokim wozem, przez wąskie i kręte uliczki, między pudłami tramwaju, a szerokiemi platformami ciężarowych wozów. Środek jezdni, to wiecznie zmieniający się kalejdoskop ruchu — w którym żywy udział bierze największa dla kierowcy przeszkoda — przechodzeń. Idzie taki pan, zamyślony środkiem ulicy, nie bacząc, co przed nim lub za nim się dzieje, albo opuściwszy chodnik, i kierując się na przeciwległą stronę ulicy, zawraca nagle w połowie drogi, bo może zapomniał w domu chustki do nosa. To znów zatopiwszy wzrok w gazecie, głuchy na wszystko, co dzieje się dokoła, — aż usłyszawszy sygnał automobilu, traci orjentację, traci zimną krew i tańczyć poczyna przed wozem. A gdy nie mogąc się zorjentować, w którą stronę zwróci się ten skaczący konik polny — zrozpaczony kierowca przejeżdżając obok niego zwolnionym tempem, zawadzi wachlarzem wozu o rozwiane poły jego surduta i obali go na ziemię nie wyrządzając mu najmniejszej szkody, to krzyk oburzenia uderzy w niebiosy, zewsząd nadbiegnie rzesza ciekawych i zgłodniałych widowisk ulicznych amatorów i posypią się obelgi i groźby pod adresem Bogu ducha winnego kierowcy. Przechodzeń, który może ze strachu osunął się

na ziemię, strzepnąwszy pył uliczny z ubrania, rusza w swoją drogę, ale surowy stróż bezpieczeństwa, zebrawszy dokładny protokół, pociągnie później nieboraka kierowcę do odpowiedzialności.

Jazda przez miasto, to wysiłek ducha, to egzamin sprawności czynności umysłowych i zmysłowych, to zadanie dla oka, badającego przestrzeń, zadanie dla ucha wsłuchującego się w takt motoru, to zadanie dla nerwów i mięśni, a przedewszystkiem dla myśli. Myśl górować musi nad wszystkiem; nietylko zdawać sobie musi kierowca sprawę z odbieranych wrażeń, ale musi myśleć za otaczających go ludzi. W myśli przewidzieć musi, że nieostrożny przechodzeń, tuż przed wozem opuści chodnik i zejdzie na jezdnię; przewidzieć musi, w którą stronę skręci jadący przed wozem woźnica, albo co zamierza uczynić koń strzygący płochliwie oczyma.

A kiedy osiągnąwszy swą zwykłą szybkość — posuwa się wóz po pustej drodze, przedewszystkiem panować musi kierowca nad hamulcami — zdarzyć się bowiem zawsze może potrzeba ich nagłego użycia. I myśl nie zrodzi się tak szybko w mózgu — jak szybko działać zaczną hamulce. Nie szybciej uderza piorun — jak szybko hamuje kierowca, nieraz bezwiednie i wbrew zasadom sztuki jeżdżenia — bo chodzi o uratowanie życia ludzkiego. Sam byłem świadkiem w Medjolanie, jak przed pędzącym motocyklem zjawiło się nagle dziecko, wybiegłszy niespodzianie z bocznej ulicy. Przytomność motocyklisty uratowała życie dziecku, ale zawistny los zażądał innej w zamian ofiary. Nagłe zahamowanie wyrzuciło z siodła kierowcę — a ten uderzając o bruk, padł z roztrzaskaną czaszką.

A w czasie jazdy nocnej — czy nie ma niebezpieczeństw, — gdy w świetle reflektorów dla braku kontrastu, inaczej się przedstawia otoczenie. A znużenie ogarniające kierowcę — który od szeregu godzin nie spoczął, siedząc za kierownicą — i teraz nie ma chwili wytchnienia, bo wie, że zamknięcie choćby na chwilę powiek grozi straszną katastrofą. A przecież siły ludzkie nie są niespożyte, znużenie ogarnia zmęczone członki, coraz dokuczliwiej gnębi głód puste trzewia — bo nie było czasu na spożycie posiłku — wówczas całą siłą woli oprzeć się musi nadlatującemu zmęczeniu, zebrać musi cały zasób sił, dla zwalczenia senności — i wówczas to wybiega z ust jego piosenka, nie dlatego, że radośnie mu jest na duszy — ale aby śpiew pokonał opadające zmęczenie.

A jazdy w górach, po krętych ostrych serpentynach, gdy nie wiemy, co czeka nas za zakrętem, jazdy zimą wśród zasp śnieżnych lub po zlodowaciałych drogach — niejednokrotnie w odkrytym wozie, skostniały od zimna — bo nie stać go może na ciepłe i odpowiednie ubranie.

Ustawicznie czyhają niebezpieczństwa, złośliwość ludzka układa na drogach śmiercionośne przeszkody z belek i kamieni, o które rozbić się musi — zwłaszcza w nocną porę pędzący wóz — niesie ze sobą zagładę. Czyż przyczyną strasznej katastrofy nie był niewinny gołąb, który dziobem w locie uderzył o szkła okularów znanego sportsmena Drehera — gdy wóz kierowany jego ręką, był w szybkim pędzie. Rozpryskujące się szkło zmusiło nieszczęśliwego do zamknięcia powiek i wówczas wóz uderzywszy z całą siłą o przydrożne drzewo — roztrzaskał się — a wśród jego szczątków znalazł śmierć kierowca.

Tak to w rzeczywistości przedstawia się ciężki zawód kierowcy automobilu, zawód, który ogół przywykł uważać za lekki, niemal za próżniaczy i godny tylko pozazdroszczenia. A tylko

nadzwyczajne umiłowanie zawodu sprawia, że kierowca w każdej chwili gotów jest do jazdy, bez względu na warunki atmosferyczne, na żar słoneczny, lub zlodowaciały śnieg, który uderza o szyby wozu, zasłaniając widok. Tylko umiłowanie szlachetne tej ciężkiej pracy sprawia, że ten fanatyk zawodu — po uciążliwej i wyczerpującej jeździe — w miejscu postoju — z pierwszą i niemal jedyną myślą, zwróci się przedewszystkiem w stronę swego lub powierzonego mu wozu. Zapomni wówczas o potrzebie snu, mimo nocy nie przespanych, zapomni o znużeniu łamiącem jego członki, zapomni o głodzie — bo pierwszą jego myślą będzie — myśl o wozie i jego motorze.

Takimi są ci prawdziwi rycerze obowiązku, takimi są ci zaciekli fanatycy umiłowanego nadewszystko zawodu automobilisty. *Dr. F. W.*

Piękna uroczystość.

W dniu 15 kwietnia odbyła się piękna uroczystość, która stanowi ładną kartę naszego kulturalnego życia, a mianowicie uroczystość wręczenia dyplomu dziękczynnego naszemu syndykowi dr. Tomaszowi Aschenbrennerowi.

Na zasadzie uchwały Walnego Zgromadzenia członków Z. Z. A. w Krakowie, polecającej imieniem ogółu szoferów nowo wybranemu Zarządowi złożenia wyrazów hołdu i uznania WP. Dr. Tomaszowi Aschenbrennerowi za jego pracę około rozwoju Z. Z. A. w Krakowie, zgromadził się pełny Zarząd w niedzielę 15 kwietnia w mieszkaniu naszego syndyka z prezesem Stefanem Guślewiczem na czele.

Imieniem zebranych przemówił w pierwszym rzędzie kol. Stanisław Rzepa, który przedstawił nieobecnemu na Walnem Zgromadzeniu Doktorowi przebieg tegóż Walnego Zgromadzenia i uchwał tegoż, a następnie jako członek Komisji w gorących słowach przemówił do wzruszonego tą uroczystością syndyka, dziękując Mu za jego niestrudzoną i ciężką pracę, jaką bezinteresownie i w każdej chwili poświęcił dla uporządkowania stosunków, wytworzonych przez zeszłoroczne znane już powszechnie zaniedbanie dawnego kierownictwa.

Następnie imieniem Z. Z. A. prezes Guślewicz podniósł wyjątkowe zasługi położone przez WP. Dra Aschenbrennera nad reorganizacją naszego Związku, dziękując Mu za rzucenie podwa-

Dr. F. W.

Niedziela Automobilisty.

(Ciąg dalszy)

Mijają nas nieliczni ranni przechodnie, stróż bezpieczeństwą — łaskawie wskazał nam wolny przejazd — i już mkniemy szybko na czwartej przenośni — nie prześladowani ślimaczemi ruchy wozów i wózków, lub dzwoniącym i nieustępliwym tramwajem.

Poranna gwardja miasta Krakowa wystąpiła już do codziennego boju — z śmieciami. Bojowe ich kolumny uzbrojone w potężne, jednakże już dobrze podskubane miotły i wyszczerbione łopaty, z zapałem i odwagą, zabierają się do zagłady nieprzyjaciela, a potem do oczyszczenia pola walki z poległych trupów nieprzyjaciół-śmieci.

Zaiste dorodna to kompanja bojowa, wykładnik nowoczesnego równouprawnienia obu płci. Obok bowiem siwowłosego gwardzisty, równą odwagą pora się z wrogiem niewiasta, a może nawet męstwem go przewyższa. Przed potokiem jej słów — 60 conajmniej słów na minutę — ustąpić musi wróg, a wóz z szybkością 60-ciu km. na godzinę oddala się z pozycji zajętej przez kobietę-żołnierza. Zaprawdę, dzielnemi były amazonki ujarzmiające i podbijające starożytne ludy, krwiożerczemi były Walkirje i boginie północy — pijące krew z czaszek poległych wrogów, ale żadne męstwo, żadna odwaga nie może iść w porównanie z odwagą i męstwem krakowskiej zamiataczki. Ten doborowy pułk mięszany, ci doświadczeni rycerze Inż. Stahla — w kozi róg zapędzą wierną jak śmierć gwardję Napoleona lub pretorjanów Nerona. Kwiat wieku, oddział złożony z kilku-

lin i nowych fundamentów pod obecną budowlę organizacyjno-oświatową i prosił, aby współtwórca obecnej naszej organizacji, który wyprowadził Związek z rozbicia i chaosu, niezaprzestał swej kilkumiesięcznej owocnej, chociaż bardzo ciężkiej pracy, ale by pracą tą i pomocą dalej służył.

W końcu imieniem Redakcji „Szofera Krakowskiego" naszego zawodowego Organu, przemówił kol. Bujas, a przemówienie swoje zakończył następującem zdaniem:

„Kochany Panie Doktorze! Rzuciłeś myśl i Sam przystąpiłeś do realizacji Swej myśli i umożliwiłeś nam stworzenie własnego organu, jakim jest „Szofer Krakowski", Organu, który jest łącznikiem duchowym wszystkich naszych tak zorganizowanych jak i niestety niezorganizowanych Kolegów, który jest łącznikiem nie tylko Kolegów znajdujących się w Krakowie, ale i Kolegów rozrzuconych po prowincji całej Polski, Organu, którego celem jest nie tylko zawodowe wychowanie prawdziwych szoferów na ludzi pracy, obowiązku i kultury, ale i okazanie społeczeństwu, stojącemu poza nami i przeważnie dla nas źle usposobionemu, że jesteśmy warci, by nas inaczej oceniano — słowem Organu, który jest chlubą naszego Związku, a którym żadna inna organizacja lokalna naszego zawodu nie może się poszczycić.

Prosimy Cię zatem, Kochany Doktorze, ażebyś nie odmówił nam dalszej pracy, nad rozwojem naszego pisma, ażebyś wlewał w nas energję do pracy nad nami i naszymi Kolegami i wiarę w lepszą zawodową, organizacyjną i społeczną przyszłość".

Po tych słowach przemówił imieniem ogółu zorganizowanych Kolegów wiceprezes Związku Lancmański, który wręczając Doktorowi przepięknie wykonany adres dziękczynny, zakończył swoje przemówienie zwrotem:

„Pod Twoim duchowym kierownictwem Kochany Panie Doktorze, przystąpiliśmy do ciężkiej pracy budowania naszego zawodowego Związku na gruzach i ruinach, jakie zastaliśmy przed kilku miesiącami.

Dzięki Twojemu duchowemu przewodnictwu, zdołaliśmy zbudować fundamenta i wmurować pierwsze cegiełki gmachu.

Do wykończenia tej budowli jest jeszcze droga żmudna i daleka, w której potrzeba nam Twojego światłego rozumu, i Twojego kochającego nasz zawód serca.

Pod Twoim duchowym przewodnictwem rozpoczęliśmy pierwsze prace reorganizacyjne i pod

---

nastu ludzi liczy razem conajmniej tysiąc lat doświadczenia. — Dziesięć wieków, to zbyt wielka powaga naszych rycerzy miotły — to zasób doświadczenia, zebrany niemal w czasie istnienia naszej ojczyzny. Te tysiąc lat, to wróg automobilisty — a nawzajem automobilista to zdecydowany nieprzyjaciel naszej drużyny bojowej, którego zwalczać należy całym zasobem tysiącletniego doświadczenia. Biada ci automobilisto, jeśli niepewnie kierując swym wozem, zamiast przemknąć się w prostej linji obok wyciągniętych jak struna rowów strzeleckich, wybudowanych powolną i mozolną pracą z ustawionych kupek śmieci i odpadków, ty niebaczny i niedoświadczony — przejedziesz choćby jednem kołem ten wytwór artystycznej pracy krakowskiego zamiatacza i zburzysz pieczołowicie ułożony wał. Biada ci — gdyż i Zeus gromowładny nie uchroni cię od gradu pocisków, które spadną na twą niedoświadczoną głowę z ust wprawnych ulicznych bojowców. Pomyśl: tysiąc lat nauki nie poszło w las — posypią się na cię obelgi i klątwy, które niegdyś krewni króla Popiela w przedśmiertnej agonji miotali na stryja-truciciela; posypią się na cię przekleństwa, budzące postrach w szeregach średniowiecznego rycerstwa albo zaleje cię potok obelg godnych walecznego i chytrego Zagłoby. Ale gorzej ci, jeżeli do uszu twych dobiegnie straszliwa klątwa, niewieściemi usty może rzucona „żeby ci kicha nawaliła". Przed grozą tego przekleństwa, truchlejesz, poprzez hełm szczelnie zaciągnięty na uszy słowa te przecisną się i wświdrowawszy się w mózg rytmicznie będą ci wybijać takt, wspólnie z taktem motoru „żeby ci kicha nawaliła". O czytelniku — nie zdajesz sobie sprawy, jak słowa te zdolne są w mgnieniu oka zachmurzyć pogodny i świeży poranek sierpniowy niedzielnego automobilisty.

(Ciąd dalszy nastąpi)

Twoim duchowym przewodnictwem chcemy je ukończyć, by pokazać społeczeństwu, że nawet z najbardziej trudnego zawodowego materjału ludzkiego potrafimy zbudować organizacyjną jednostkę, będącą wzorem i świaltym przykładem dla innych".

Następnie Kol. Lancmański wręczył naszemu Doktorowi następujący adres:

ZWIĄZEK ZAWODOWY AUTOMOBILISTÓW W KRAKOWIE.

Wielmożny Panie Doktorze!

Uchwałą ostatniego Walnego Zgromadzenia Związku Zawodowych Automobilistów z dnia 12. IV. 1928 r. jesteśmy upoważnieni do wyrażenia Ci. Wielmożny Panie Doktorze, słów **NAJWYŻSZEGO UZNANIA** i głębokiej podzięki za trudy i starania, jakie ponosisz około rozwoju naszego Związku.

Cenimy sobie niezmiernie zaszczyt, którym obdarzyli nas koledzy, gdyż osobiście możemy złożyć Ci Wielmożny Panie Doktorze gorące słowa podzięki za Twą owocną pracę, której jesteśmy od dłuższego czasu naocznymi świadkami.

Każdy Związek rozwija się tylko wówczas celowo i pomyślnie, jeżeli ożywia go Duch prawdziwego i szczerego zrozumienia spraw członków, grupujących się w danym Związku. Dzięki Tobie, dzięki Twym szlachetnym czynom i ogromowi poświęcenia — zdołaliśmy osiągnąć i utrzymać stopień tak wysokiego rozwoju naszego Związku, na jakim się obecnie znajduje.

Zdajemy sobie dokładnie z tego sprawę, że bez Twej szlachetnej i bezinteresownej pomocy nie moglibyśmy pracować tak wydatnie i ku ogólnemu zadowoleniu naszych kolegów.

Dlatego niech nam będzie wolno podnieść Twą obywatelską uczynność i złożyć Ci słowa **Najgorętszej podzięki i głębokiego uznania** za Twą ofiarną pracę społeczną, za Twe trudy i znoje, za tak liczne dowody poświęcenia, dzięki którym Związek nasz nietylko tętni życiem, ale posuwa się szybkim krokiem ku dalszemu rozwojowi.

To też żywimy niepłonną nadzieję, że i nadal nie poskąpisz nam

Wielmożny Panie Doktorze

Swych życzliwych, cennych i światłych rad, jakoteż, że i nadal zaszczycać nas będziesz Swoją owocną pracą.

Za Zarząd:

J. Gałek, sekretarz	*W. Guślewicz*	*St. Guślewicz, prezes*
J. Hawryszko	*A. Michałuszek*	*S. Lancmański*
J. Adamczyk	*S. Ficek*	*S. Rzepa*
E. Wideł		*A. Bujas*

Do głębi wzruszony uroczystym nastrojem chwili Dr. Aschenbrenner w gorących słowach podziękował za te wyrazy serdecznego i szczerego uznania, zapewniając, że nie będzie szczędził nadal swoich trudów nad dokończeniem rozpoczętej przed kilku miesiącami pracy.

Przemówienie swoje zakończył następująco:

„Złożyliście Panowie wielkie dowody swej ofiarnej pracy, budując dzisiejszą organizację zawodową i doprowadzając ją do tego stanu rozkwitu, w jakim ona się znajduje, na tych gruzach i szczątkach, które zastaliście, gdyście do pracy przystępywali. Praca twórcza, to walka z trudnościami, walka ze złymi ludźmi, którzy Wam niejednokrotnie rzucać będą kłody pod nogi, bo ludzi do bezmyślnej krytyki, ludzi do niszczenia i rujnowania jest dużo, ale ludzi do solidnej twórczej pracy niestety mało".

Przeszliście Panowie razem ze mną chrzest ogniowy, zwalczając niewiarę, nieufność, usuwając przeszkody i trudności, które na każdym kro-

ku często nawet właśni Koledzy rzucali Wam pod nogi.

Przetrzymaliście to wszystko i dziś spotykacie się z uznaniem szerokich sfer koleżeńskich, którzy widzą w Was. szczęśliwie dobrane grono, mające na oku jeden jedyny cel — to jest dobro ogółu zawodowych Kolegów.

Zachęceni dotychczasowemi wynikami. zachęceni uznaniem tych ludzi, którzy na waszą pracę zawodową patrzą, dążcie naprzód, niezrażajcie się nigdy żadnymi trudnościami, miejcie tylko jeden cel: doprowadzenia zapoczątkowanej budowli do jej szczytu.

Niech na drodze Waszej ciężkiej bezinteresownej pracy zawodowej, przyświecają Wam dwa hasła: „Jeden za wszystkich, wszyscy za jednego“ i drugie „w Jedności siła, a silni zwyciężają“.

Następnie wśród serdecznej pogawędki, która przeciągnęła się do 3-ciej popołudniu, piękna ta zawodowa uroczystość ukończyła się, pozostawiając na uczestnikach jaknajsilniejsze i jaknajmilsze wrażenie.

Inż. M. Nanowski.

Racjonalna obsługa pneumatyków. *(Ciąg dalszy)*

Wadliwe użycie hamulca i sprzęgła, na które to czynności opieszali automobiliści tak mało zwracają uwagi, w wysokim stopniu przyczynia się do szybszego zużywania opon a niejednokrotnie powoduje dcraźne ich uszkodzenia. — Zbyt ostre sprzęganie wywołuje podobne skutki, co i gwałtowne hamowanie a to przez usiłowanie nadania tylnym kołom ruchu większego od tego, jaki one przenieść mogą na ruch wozu. Ten dodatkowy nacisk niewyzyskany dla ruchu pojazdu amortyzuje się na bocznych ściankach opony, powodując jej uszkodzenia wewnętrzne i to w tym wyższym stopniu, im odporniejszym na ślizganie jest protektor opony. Przy oponach z protektorami na ślizganie nieodpornymi, co ma z reguły miejsce przy oponach częściowo zużytych, ponosi w pierwszym rzędzie szkodę sam protektor, a to skutkiem tarcia o nawierzchnię jezdni.

Powszechnie znanem jest zjawisko wleczenia nieobracających się kół tem samem i opon wzdłuż jezdni, co ma miejsce przy zbyt ostrem użyciu hamulca. Przy tak nieoględnem używaniu hamulca można łatwo zupełnie zedrzeć część protektora, przyczem rozmiary uszkodzenia zależą od hyżości samochodu w stosunku do siły hamowania.

Hamulce winny być tak uregulowane, aby każde koło było z jednakową siłą hamowane, dalej w szczękach hamulcowych nie powinno być żadnych niedokładności, któreby powodowały tak zwane „przerywane hamowanie“, następstwem którego jest posuwanie się opon w szeregu szarpnięć. Pozatem staranne kierowanie samochodem jest podstawą trwałości opony, podobnie jak duża wydajność opony świadczy o biegłości w kierowaniu. Mogą się zdarzać wypadki, które każą zlekceważyć te względy, ilość jednak tych wypadków zależną jest w wysokim stopniu od biegłości kierowcy.

Cały szereg uszkodzeń jest bezpośrednim wynikiem mechanicznych wad wozu, jakie mają miejsce na samochodach, na których przeprowadzono nieumiejętnie remont. Każdy czynnik powodujący tendencję nadania kołom innego kierunku ruchu poza ich zwykłym kierunkiem obrotowym, podpada pod tę kategorję i jest dla opon bardzo szkodliwy, a niedokładności te przejawiają się w zbyt szybkiem lub nienormalnem zużyciu protektora. Oczywiście, że doświadczony kierowca natychmiast wyczuje pewną „nieprawidłowość“ w kierownicy, a natychmiastowe dokładne oględziny wykażą niedokładności, których usu-

nięcie zapobiegnie niszczeniu opony. Niedokładności te wymagają niejednokrotnie wezwanie doświadczonego mechanika, a zazwyczaj mają one swoje źródło 1) w skrzywieniu buksa osi przedniej, 2) w skrzywieniu poprzecznego drążka kierowniczego, 3) w rozluźnieniu lub grze w połączeniach kierowniczych, 4) w wadliwem poddawaniu się resorów, co ma znowu miejsce przy niedokładnym montażu lub złamanem piórze resorowym, 5) w wahadłowym ruchu kół lub w kołach mających luz w łożyskach. Zdarza się niekiedy, że opony kół przednich zdzierają się z jednej strony, podczas gdy druga strona jest niemal nietknięta. Przyczyny należy tutaj szukać w odchyleniu kół, które niekiedy trudno odczuć na kierownicy. W takim wypadku celem zapobieżenia jednostronnemu niszczeniu opon należy regularnie przekładać koła z jednej strony na drugą.

Mylnem jest mniemanie, że wygodę jazdy i większą trwałość opon można osiągnąć użyciem większego rozmiaru opon na mniejszy rozmiar obręczy. O ile fabryka opon w swej tabeli nie przewiduje możliwości używania danej opony także na obręcze innych wymiarów, na jakie jest zbudowaną, nie powinno się w tym kierunku robić żadnych eksperymentów, które pociągają za sobą nie tylko przedwczesne zużycie opony oraz uszkodzenia, lecz nadto, co ważniejsze, zastosowanie nieodpowiedniej opony grozi poważnym wypadkiem. Pod żadnym warunkiem nie powinno się montować np. na obręcz 650×65 opon o wymiarze 710×90 lub na obręcz 810×90 oponę 815×105.

Zdarza się niekiedy, że profil obręczy jest wadliwy głównie w okolicy krawędzi, gdzie posiada ostry brzeg, co powoduje nacinanie obrzeżyn. Obręcze z powyginaną krawędzią w jednym lub kilku miejscach powodują podobne uszkodzenia, dalej rdza posiadająca właściwość niszczenia materjału, z którego zrobiona jest opona, powinna być starannie usunięta przez odpowiednie oczyszczenie a sama obręcz chronioną przed rdzą przez lakierowanie.

Uszkodzenia opon, pochodzące od uderzeń, należą do typu uszkodzeń opony, z których automobiliści najmniej zdają sobie sprawę. Są to uszkodzenia niejako „utajone“, których w pierwszej chwili nie widać i których skutków natychmiast nie odczuwamy. Przy silnem uderzeniu protektorem o jakąś przeszkodę np. o kamień leżący na drodze lub brzeg chodnika, protektor dzięki silnej swojej budowie z reguły nie ulega uszkodzeniu, natomiast powstaje uszkodzenie wewnętrzne, mianowicie struktura opony niezdolna do wytrzymania tak silnych uderzeń skoncentrowanych w jednym niemal punkcie względnie na tak małej przestrzeni nabiera skłonności do pękania wzdłuż nitek płócien. Dętka, która wskutek tego uderzenia nie poniosła żadnego bezpośredniego uszkodzenia, wciska się w szparę, powstałą wskutek pęknięcia płótna, ściera się i drze, tak, że dopiero pęknięcie dętki, co ma miejsce po pewnym czasie, jest pierwszym zjawiskiem uszkodzenia, spowodowanego uderzeniem. Niekiedy szczelina w płótnach powiększa się a dętka wydyma przez boczną ścianę opony. Uszkodzenia takiego, trudnego zresztą do naprawienia, uniknąć można przez właściwe pompowanie opon, oraz przez dostosowanie szybkości jazdy do obciążenia wozu i warunków jezdni.

Do pielęgnacji opon należą perjodyczne troskliwe oględziny, jakim opony poddawane być winne. Przy oględzinach tych prawie z reguły znajdziemy nacięcia sięgające głębiej lub płycej. Nacięcia te, prócz powierzchownych, winne być natychmiast oczyszczone i wypełnione masą wulkanizacyjną a o ile trafia się nacięcie większe, wymagające gruntownej naprawy, winno być powierzone zawodowemu wulkanizatorowi. Nacięcia, sięgające do głębokości jednej lub paru warstw płótna zagrażają budowie całej opony, a zlekceważone, zamieniają się wkrótce w pęknięcia, których skutki powyżej opisałem. Przez naprawę tych nacięć z zewnątrz masą wulkanizacyjną i wzmocnienie wewnętrznej części opony, uniknąć możemy zniszczenia tejże, w razie przeciwnym przez nacięcie takie wnika do płócien woda, niszcząc szybko oponę w tem miejscu i tak już nadwyrężoną.

Koledzy! zasilajcie fundusz prasowy!

Nowe Rozporządzenie o ruchu autom.

Dla wiadomości ogółu nowych Kolegów podajemy wyciąg nowego rozporządzenia ministerjalnego, dotyczącego ruchu automobilowego. Każdy szofer powinien znać te przepisy nie tylko w interesie ogółu, ale przedewszystkiem *w swym własnym interesie.*

Rozporządzenie to obowiązuje od dnia 30 kwietnia br. a czuwać będą nad jego stosowaniem organa administracyjne i policyjne.

Rozporządzenie to w całości umieszczone jest w Dzienniku Ustaw Rz. P. z dnia 30 marca 1928 Nr. 41 — który można nabyć za pośrednictwem każdej księgarni..

W niniejszym numerze podajemy Wam tylko te ustępy tego rozporządzenia, które nas, jako szoferów przedewszystkiem interesują — opuszczamy zaś te artykuły, które uważamy dla naszej praktyki zawodowej za mniej ważne. Nie przeczymy jednak, że dla ogólnego teoretycznego wykształcenia znajomość tych przepisów byłaby również bardzo wskazaną.

Ustawa, obejmująca ogółem 123 paragrafów, dzieli się na 13 następujących działów:

Dział I-y: Zasady ogólne pojazdów.
Dział II-i: Warunki techniczne pojazdów.
Dział III-i: Dopuszczenie pojazdów do ruchu.
Dział IV-y: Prowadzenie pojazdów.
Dział V-y: Pozwolenie na prowadzenie pojazdów.
Dział VI-y: Wyścigi pojazdów.
Dział VII-y: Pociągi drogowe.
Dział VIII-y: Wojskowe pojazdy.
Dział IX-y: Międzynarodowy ruch pojazdów.
Dział X-y: Opłaty.
Dział XI-y: Odwołania i odpowiedzialność.
Dział XII-y: Ewidencja pojazdów i kierowców.
Dział XIII-y: Przepisy przechodnie.

Rozporządzenie Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych w porozumieniu z Ministrem Spraw Wojskowych
z dnia 27 stycznia 1928 r.
o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych.

Na podstawie art. 5, 6 i 26 ustawy z dnia 7 października 1921 r. o przepisach porządkowych na drogach publicznych (Dz. U. R. P. Nr. 89, poz. 656) oraz art. 3 ustawy z dnia 26 września 1922 roku w przedmiocie ratyfikacji przystąpienia Polski do międzynarodowej konwencji, dotyczącej ruchu automobilowego, zawartej w Paryżu dnia 11 października 1909 r. (Dz. U. R. P. z r. 1922 Nr. 85, poz. 762), zarządza się co następuje:

Dział pierwszy.

Zasady ogólne.

§ 1. (1) Pojazdem w rozumieniu niniejszego rozporządzenia jest pojazd mechaniczny, poruszany przez umieszczony na nim silnik i nie biegnący po szynach.

(2) Pojazdy, przeznaczone do zarobkowego przewożenia osób lub rzeczy, uważa się za przeznaczone do użytku publicznego.

(3) Pojazdy, przeznaczone do przewożenia ośmiu lub większej ilości osób, określa się jako autobusy.

(4) Pojazd z jednym lub z kilkoma przyczepnemi wozami, dwu lub czterokołowemi, uważa się za pociąg drogowy.

Dział drugi.

Warunki techniczne pojazdów.

§ 5. (1) Każdy pojazd ma być zaopatrzony w następujące przyrządy i urządzenia:

a) w mocny mechanizm kierowniczy, dający możność łatwego i pewnego wymijania oraz skręcania;
b) w dwa niezależne od siebie, skutecznie i szybko działające systemy hamulców, względnie w jeden taki system, wprowadzany w działanie przez dwa niezależne od siebie mechanizmy, z których jeden powinien działać nawet wtedy, gdy drugi zawiedzie;
c) w urządzenie usuwające hałaśliwy wydmuch gazów;
d) w urządzenie uniemożliwiające wprawienie pojazdu w ruch przez osoby niepowołane;
e) w urządzenie do cofania pojazdu w tył zapomocą silnika z siedzenia kierowcy, jeżeli ciężar własny pojazdu przekracza 350 kg.;
f) w jednotonowy przyrząd sygnałowy o donośnym, a nierażącym dźwięku;
g) w dwie latarnie o bezbarwnych szkłach, umieszczone na przodzie w jednym poziomie po obu stronach samochodu lub motocykla z wózkiem doczepnym, względnie w jedną latarnię o bezbarwnem szkle, umieszczoną na przodzie motocykla bez wózka doczepnego;
h) w jedną latarkę z czerwonem światłem, umieszczoną w tyle pojazdu z lewej strony, oraz w urządzenie dokładnie oświetlające tylny znak rejestracyjny; latarka tylna oraz

urządzenie do oświetlania tylnego znaku nie mogą być gaszone ani z siedzenia kierowcy, ani z wnętrza pojazdu:

i) najmniej w jeden reflektor, mogący oświetlać drogę na przestrzeni przynajmniej 100 metrów przed pojazdem, oprócz wymienionych w punkcie g) latarni, jeżeli pojazd może rozwijać szybkość większą niż 20 kilometrów na godzinę; reflektor ma być tak urządzony, aby w razie potrzeby można było opuścić snop światła lub zmniejszyć jego natężenie:

k) w boczne lustro, dające możność kierowcy widzenia drogi z tyłu za pojazdem, w razie gdy całkowita waga pojazdu, złożona z ciężaru własnego i największego dopuszczalnego obciążenia, przekracza 3500 kilogramów:

(4) Pojazdy zaopatrzone w hamulec, działający jednocześnie na wszystkie koła, powinny posiadać specjalny malowany znak koloru czerwonego w formie równobocznego trójkąta, o długości boków co najmniej 10 centymetrów i szerokości 1.5 centymetra. Znak ten ma być umieszczony na tylnym błotniku z tej strony pojazdu, po której znajduje się kierownica.

§ 7. (1) Wymienione w punktach g) i i) § 5 latarnie i reflektory mogą być zastąpione przez jedną parę reflektorów pod warunkiem, że reflektory te będą posiadały urządzenie, pozwalające na szybkie i łatwe opuszczanie snopów światła lub zmniejszanie jego natężenia.

(2) Pojazdy, wymienione w ustępie drugim § 5, o ile znajdują się o zmroku na drodze publicznej, mają być zaopatrzone w jedno przednie światło, lub mają być oświetlone ręczną latarnią.

Dopuszczanie pojazdów do ruchu.

§ 11. Do ruchu na drogach publicznych są dopuszczone:

a) pojazdy zaopatrzone w dowód rejestracyjny i w znaki rejestracyjne (§ 19):

b) pojazdy zaopatrzone w specjalne pozwolenia i w próbne znaki rejestracyjne (§ 32);

c) pojazdy zaopatrzone w międzynarodowe świadectwa drogowe i w międzynarodowe znaki rejestracyjne (inicjały) (§ 99);

d) pojazdy wojskowe, zaopatrzone w wojskowe znaki i dowody rejestracyjne (§ 94);

e) pojazdy o specjalnem przeznaczeniu przejeżdżające po drogach publicznych tylko okolicznościowo, a nie mogące rozwinąć szybkości większej niż 10 kilometrów na godzinę, bez dowodów i znaków rejestracyjnych (§ 35).

§ 12. Dowody rejestracyjne, wymienione w punkcie a) § 11, wydaje się albo na podstawie zaświadczenia o dopuszczalności typu do ruchu na drogach publicznych, albo na podstawie wyniku zbadania poszczególnego pojazdu.

§ 16. (1) W celu uzyskania dowodu rejestracyjnego (§ 11 punkt a) właściciel pojazdu powinien wnieść podanie do wojewódzkiej władzy administracyjnej ogólnej, w której okręgu znajduje się miejsce stałego postoju pojazdu.

(2) Podanie o uzyskanie dowodu rejestracyjnego na nowy pojazd typu, dopuszczonego do ruchu na zasadzie §§ 14 i 15, powinno zawierać:

a) adres właściciela pojazdu:
b) oznaczenie miejsca stałego postoju pojazdu;
c) oznaczenie rodzaju pojazdu:
d) oznaczenie przeznaczenia pojazdu:
e) numer silnika:
f) numer fabryczny podwozia, o ile jest wiadomy.

Ponadto do podania powinien być dołączony odpis zaświadczenia o dopuszczalności typu, uzupełniony potwierdzeniem wytwórni, która pojazd zbudowała, sporządzonem według wzoru, ustalonego na stronie trzeciej załącznika Nr. 1, stwierdzającem, że dany pojazd zgodny jest z typem i że odpowiada postanowieniom niniejszego rozporządzenia.

§ 17. (1) O ile podanie odpowiada warunkom wymienionym w § 16, wojewódzka władza administracji ogólnej wzywa właściciela pojazdu do złożenia dowodu niszczenia opłaty, przewidzianej w dziale dziesiątym niniejszego rozporządzenia, i do przedstawienia pojazdu w oznaczonym terminie dla oględzin i próbnej jazdy.

(3) Oględziny i próbna jazda odbywają się w obecności właściciela pojazdu lub jego pełnomocnika.

§ 18. Oględziny pojazdów przeprowadza wyznaczony przez wojewodę (względnie komisarza rządu m. st. Warszawy) urzędnik techniczny wojewódzkiej okręgowej dyrekcji robót publicznych (wydziału robót publicznych, oddziału ruchu ulicznego komisarjatu rządu m. st. Warszawy). Równocześnie z oględzinami przedstawiciel władzy wojskowej przeprowadza klasyfikację wojskową pojazdów.

§ 19. (1) Na podstawie wyników oględzin i próbnej jazdy wojewódzka władza administracji ogólnej albo wydaje właścicielowi pojazdu dowód rejestracyjny (załącznik Nr. 2) i zapisuje pojazd do specjalnych rejestrów, zawiadamiając o wydaniu dowodu rejestracyjnego powiatową władzę administracji ogólnej, w której okręgu znajduje się miejsce stałego postoju pojazdu, albo odmawia wydania tego dowodu z podaniem powodów odmowy.

(2) Równocześnie z wydaniem dowodu rejestracyjnego na pojazd wydaje się tablice ze znakami rejestracyjnemi.

§ 20. (1) Znaki rejestracyjne, w które powinien być zaopatrzony pojazd dopuszczony do ruchu, mają zawierać nazwę województwa i numer, pod którym pojazd zarejestrowano. Nazwa województwa oznacza się zapomocą wielkich spółgłosek tej nazwy. Wyjątek stanowią: województwo wileńskie i miasto Warszawa, które oznaczają się: województwo wileńskie — literami „WN", Warszawa zaś — literą „W". Numery rejestracyjne oznacza się cyframi arabskiemi.

(2) Minister Robót Publicznych ustala numery, pod któremi pojazdy mają być rejestrowane w poszczególnych województwach.

(3) Litery znaków rejestracyjnych mają być wykonane kolorem czerwonym, a cyfry czarnym.

(4) Cyfry numeru rejestracyjnego powinny znajdować się na przednim znaku rejestracyjnym obok liter, oddzielone od nich czerwoną kreską, na tylnym zaś znaku, — pod temi literami.

(5) Litery i cyfry mają być nakładane na płaskiej prostokątnej tablicy z twardej blachy, malowanej na biało i otoczonej ramką.

(6) Zabronione jest zakrywanie i ozdabianie w jakikolwiek sposób znaków rejestracyjnych, jak również umieszczanie z przodu lub z tyłu pojazdu innych znaków, nie przewidzianych w niniejszem rozporządzeniu, z wyjątkiem znaków:

a) wytwórni,
b) dyplomatycznych,
c) państwowych,
d) miejskich i
e) klubów automobilowych.

§ 21. (2) Pojazdy więcej niż dwukołowe powinny być zaopatrzone w dwie tablice ze znakami rejestracyjnemi, a mianowicie — z przodu i z tyłu pojazdu. Dolna krawędź przedniej tablicy nie może znajdować się niżej dolnej krawędzi przedniej osi, tylnej zaś tablicy — niżej 40 centymetrów nad ziemią.

§ 22. Przenoszenie znaków rejestracyjnych z jednego pojazdu na drugi, chociażby tego samego typu, jest wzbronione.

§ 23. Dowody rejestracyjne pojazdów są ważne:

a) na przeciąg trzech lat kalendarzowych — dla pojazdów nie przeznaczonych do użytku publicznego;
b) na przeciąg jednego roku kalendarzowego — dla pojazdów przeznaczonych do użytku publicznego.

§ 24. Dowody rejetracyjne pojazdów będą przedłużane przez wojewódzką władzę administracji ogólnej, w której okręgu znajduje się miejsce stałego postoju pojazdu.

§ 25. (1) Przedłużenie dowodów rejestracyjnych pojazdów, nie przeznaczonych do użytku publicznego, następuje w zasadzie bez technicznego badania pojazdu, o ile pojazd nie uległ ważnym zmianom konstrukcyjnym.

(2) Przedłużanie dowodów rejestracyjnych na pojazdy, przeznaczone do użytku publicznego, następuje na podstawie technicznego zbadania pojazdu.

(3) W celu uzyskania przedłużenia dowodu rejestracyjnego na pojazdy, wymienione w ustępie pierwszym, należy złożyć wojewódzkiej władzy administracji ogólnej pisemne oświadczenie, czy pojazd uległ ważnym zmianom konstrukcyjnym.

(4) Jako ważne zmiany konstrukcyjne należy uważać zmianę źródła siły, wbudowanie nowego silnika, zmianę ustroju podwozia, hamulców, mechanizmu kierowniczego, wreszcie takie przeróbki nadwozia, które powodują zmianę nośności, znaczną zmianę ciężaru własnego pojazdu lub też przesunięcie jego środka ciężkości.

§ 26. **Po upływie terminów wskazanych w § 23 wojewódzka władza administracji ogólnej zarządzi ściągnięcie nieprzedłużonych dowodów rejestracyjnych oraz odebranie znaków rejestracyjnych.**

§ 27. Właściciele pojazdów obowiązani są w ciągu czternastu dni od otrzymania dowodu rejestracyjnego lub jego przedłużenia przedstawić dowód lub przedłużenie powiatowej władzy administracji ogólnej, w której okręgu znajduje się miejsce stałego postoju pojazdu.

§ 28. Właściciele pojazdów obowiązani są najdalej w ciągu dni czternastu zawiadomić powiatową władzę administracji ogólnej, w której okręgu znajduje się miejsce stałego postoju pojazdu, o wszelkich okolicznościach wywołujących zmianę danych, zamieszczonych w dowodzie rejestracyjnym.

§ 29. W razie przeniesienia miejsca stałego postoju pojazdu do miejscowości znajdującej się na obszarze innego województwa, właściciel pojazdu powinien w ciągu czternastu dni po przybyciu do nowego miejsca stałego postoju wnieść podanie do wojewódzkiej władzy administracji ogólnej, właściwej według nowego miejsca stałego postoju pojazdu, o zarejestrowanie pojazdu i o wydanie nowych tablic ze znakami rejestracyjnemi. Do podania należy dołączyć dowód uiszczenia opłaty, wymaganej w myśl § 105, oraz dowód rejestracyjny i tablice ze znakami rejestracyjnemi.

§ 30. (1) Wojewódzka władza administracji ogólnej, w której okręgu znajduje się pojazd, może zarządzić w każdym czasie ponowne zbadanie pojazdu w trybie ustalonym w § 18, o ile zachodzi przypuszczenie, że pojazd znajduje się w stanie niebezpiecznym dla ruchu.

(2) W razie stwierdzenia, że pojazd nie odpowiada warunkom wymienionym w §§ 4, 5, 6, 7, 8 i 10, jako też w razie niedostarczenia przez właściciela w wyznaczonym terminie pojazdu do zbadania bez usprawiedliwienia powodów takiego niedostarczenia, wojewódzka władza administracji ogólnej może zarządzić:

a) odebranie dowodu rejestracyjnego do czasu usunięcia braków lub przedstawienia pojazdu do zbadania;
b) cofnięcie dowodu rejestracyjnego i odebranie znaków rejestracyjnych na stałe, jeżeli usunięcie braków jest niemożliwe.

(3) O ile cofnięcie dowodu rejestracyjnego i odebranie znaków rejestracyjnych na stałe zostało zarządzone przez wojewódzką władzę administracji ogólnej, w której okręgu nie znajduje się miejsce stałego postoju pojazdu, cofnięty dowód i odebrane znaki rejestracyjne należy przesłać władzy, która je wydała.

§ 31. Jeżeli względy bezpieczeństwa publicznego tego wymagają, powiatowa władza administracji ogólnej, w której okręgu pojazd się znajduje, może czasowo zabronić używania pojazdu, obowiązana jest jednak bezzwłocznie donieść o tem zarządzeniu przełożonej wojewódzkiej władzy administracji ogólnej, która albo uchyli powyższe zarządzenie, albo wyda zarządzenia w myśl § 30.

(Ciąg dalszy nastąpi)

Baczność Szoferzy Zakładów Miejskich!

Dnia 10 maja br. o godz. 7 wieczór odbędzie się w sali Zaw. Związku Atomobilistów plac Matejki l. 4

OGÓLNE ZEBRANIE

wszystkich szoferów zajętych w zakładach miejskich miasta Krakowa.

Ponieważ omawiane będą ważne postulaty, prosimy o liczne przybycie.

Wiadomości fachowe.

Jak zwiększyć trwałość oleju przy silnikach automobilowych.

Pierwszym warunkiem dla ekonomicznego zużywania oleju automobilowego jest używanie oleju wysokowartościowego. posiadającego dla danych warunków pracy silnika odpowiednie cechy i ciekłość. Trwałość jednak tak dobranego oleju zależy od obchodzenia się z nim.

Nawet najlepszy olej rozcieńczy się i straci na swej wartości smarnej. gdy materjał pędny przedostanie się do karteru między tłokiem a ścianką cylindra. Aby jak najbardziej ograniczyć rozcieńczanie oleju. należy baczyć, aby podczas jazdy mieszanka nie była zbyt bogatą, jako też unikać należy zatapiania gaźnika szczególnie w porze zimowej. Podczas biegu jałowego, którego należy możliwie wystrzegać się, zaleca się dawanie tylko małej ilości gazu.

Należytą uwagę należy zwracać na zapłon. Celem uniknięcia zbyt intenzywnego chłodzenia silnika w porze zimowej należy przykrywać go pokrowcem lub derką. Filtry olejowe należy często kontrolować i czyścić. Lepiej jest dopełniać olej do właściwego poziomu często małemi ilościami, aniżeli większemi ilościami w dłuższych odstępach czasu.

Jak się czyści karter?

Natychmiast po ukończeniu jazdy należy spuścić ciepły jeszcze a zatem dobrze zmieszany olej, który bardzo szybko spływa, co daje pewność, że wraz z olejem wypłyną z karteru nieczystości. Pod żadnym warunkiem nie należy przepłukiwać karteru naftą, ponieważ pozostałe w jego wgłębieniach resztki tejże rozcieńczyłyby świeży olej. Mogłyby one również oddzielić od ścian karteru pozostałości stanowiące nierozpuszczalne substancje, które, przedostawszy się do części smarowanych, mogłyby stać się powodem uszkodzenia maszyny.

Przeważnie wystarcza samo spuszczenie ciepłego oleju, w razie jednak potrzeby należy przepłukać karter świeżym olejem w ilości 1—2 litrów. Olej ten po przefiltrowaniu będzie znów zdatny do użytku.

Przedruk dozwolony z podaniem źródła.
Wydział Autotechniczny Vacuum Oil Company S. A.

Komunikat.

Kraków, dnia 24 kwietnia 1928 r.

Ze Stowarzyszenia przemysłowego właścicieli dorożek samochodowych w Krakowie donoszą nam:

W dniu 20 kwietnia br. odbyło się Walne zgrom. Stow. przem. właśc. dorożek samochodowych w Krakowie przy udziale zaproszonych delegatów Magistratu, Komendy Policji Państwowej i Zawodowego Związku automobilistów Rzeczypospolitej Polskiej O. w Krakowie. Zaproszony również delegat Starostwa Grodzkiego nie przybył.

Sekretarz Stow. przedłożył zebranym członkom obszerne sprawozdanie z coraz bardziej rozwijającej się działalności Stow. od jego założenia do chwili obecnej, poczem udzielono Wydziałowi absolutorjum z gospodarki majątkowej. W dyskusji omówiono wiele ważnych spraw jak reorganizację Stow. na podstawie nowej ustawy przemysłowej ochronę prawną, żądanie Starostwa co do zaprowadzenia turnusów, czemu zebrani tak dla braku podstaw prawnych jakoteż ze względów rzeczowych stanowczo się sprzeciwili, oraz uchwalono przystąpić w charakterze członka do Związku zrzeszeń właścicieli dorożek samochodowych Rzeczypospolitej Polskiej w Warszawie.

Ożywioną dyskusję wywołała sprawa odnoszenia się organów bezpieczeństwa publicznego do pojazdów mechanicznych, przyczem tak członkowie Stow. jakoteż delegaci Związku zawodowego automobilistów w dłuższych wywodach jednogłośnie stwierdzili, że organa te bardzo często mylnie interpretują przepisy jazdy narażając kierowców na dotkliwe przykrości, stratę czasu itp.

Obecny delegat Komendy Policji Państwowej wysłuchał przemówień poczem udzielił pewnych wyjaśnień. Po dyskusji zebrani zwrócili się do Pana delegata Policji z prośbą o wydanie podwładnym organom pouczenia, by wykonując nadzór nad ruchem pojazdów mechanicznych wszelkie rzekome przekroczenia badali rzeczowo i krytycznie.

Wkońcu prowadzono dyskusję w sprawie nawiązania ściślejszego kontaktu Stow. właśc. dorożek ze Związkiem zawodowym automobilistów w celu obrony wspólnych interesów, wydawania wspólnego organu tj. pisma obejmującego sprawy zawodowe na terenie Wojew. Krakowskiego. Sprawy te polecono rozpatrzyć Wydziałowi Stow. z delegacją Związku zawodowego automobilistów.

Koledzy! kupujcie u firm które nas popierają!

Z życia Związku.

Dnia 30 marca br. odbyło się **Nadzwyczajne Walne Zebranie Oddziału w Krakowie**, w celu omówienia ewentualnego przystąpienia do Związku Transportowców Rzp. P. Na Zebraniu był obecny delegat Zarządu Głównego kol. Trzeciak. Po długiej dyskusji zasadniczo niezgodzono się na takie przystąpienie i uchwalono odpowiednią rezolucję, przekazując sprawę do załatwienia Walnemu Zjazdowi w Warszawie. Rezolucję rozesłano do wszystkich Oddziałów Związku.

Dnia 12 kwietnia br. odbyło się **doroczne Walne Zebranie Oddziału w Krakowie**. Zebranie zagaił kol. Guślewicz Stefan. Przewodniczył kol. Rzepa. Następnie przemawiał delegat Rady Zw. Zaw. p. Kożuch. Sprawozdanie z działalności Zarządu wygłosił kol. Guślewicz Stefan, który w dłuższem przemówieniu wykazał w jak ciężkich warunkach Zarząd pracował, zastawszy Oddział w ruinie materjalnej i moralnej dalej, że w okresie sprawozdawczym t. j. od 1. XI. 1927 do 1. III. 1928 r. liczba członków wzrosła dwukrotnie. W czasie tym Związek uratował od redukcji 5 członków i postarał się o 25 nowych posad. Ilość wysłanej korespondencji wynosiła 698, korespondencji otrzymanej 585, ilość zebrań Zarządu 29, ilość konferencyj 15, wieców 2.

Od poprzedniego Zarządu otrzymano gotówką	8.85 zł.
Wkładki za okres sprawozdawczy wynoszą	2054.50 zł.
Dochód z 2 zabaw	1192.90 zł.
Dochody różne	546.— zł.
Cały dochód wynosi	3802.25 zł.
Ogólny zaś rozchód wynosi	2070.86 zł.
Saldo:	1731.39 zł.

Majątek Oddziału:

1) gotówka w kasie	1731.39 zł.
2) wartość bibljoteki	391.10 zł.
3) wartość inwentarza	493.30 zł.
Razem	2.615.79 zł.

Z cyfr tych widać, że działalność Zarządu była bardzo intenzywna i dodatnia. To też Walne Zebranie uchwaliło po krótkiej dyskusji absolutorjum Zarządowi ustępującemu. — Sprawozdanie z Komisji Rewizyjnej zdawał kol. Rzepa, z działalności redakcyjnej kol. Bujas. Po przemówieniach nastąpił wybór nowego zarządu w następującym składzie:

1) Guślewicz Stefan, prezes,
2) Lancmański Stefan, I. viceprezes i gospodarz,
3) Gałek Juljan, II. viceprezes i kierownik biura pośredn. pracy,
4) Adamczyk Juljan, sekretarz,
5) Hawryczko Juljan, zast. sekretarza,
6) Guślewicz Władysław, skarbnik,
7) Michałuszek Albin, zast. skarbnika,
8) Ficek Stanisław, członek Zarządu i bibljotek.
9) Bujas Adam, członek Zarz. i redaktor odpow.

Zastępcy:

1) Mierosławski Stanisław,
2) Stanecki Stanisław,
3) Kostika Gustaw,
4) Wideł Ernest,
5) Madoń Michał.

Komisja rewizyjna:

1) Dr. Tomasz Aschenbrenner,
2) Rzepa Stanisław,
3) Kobylański Władysław,
4) Szybowicz Stanisław.

Zastępcy:

1) Rudnicki Michał,
2) Heiner Tadeusz.

Sąd polubowny:

1) Dr. Tomasz Aschenbrenner,
2) Rzepa Stanisław,
3) Wideł Ernest.

Zastępcy:

1) Sawicki Józef,
2) Żmuda Jan.

W wolnych wnioskach upoważniono Zarząd do złożenia podziękowania syndykowi Związku p. adwokatowi Dr. Aschenbrennerowi za bezinteresowną i owocną pomoc w podniesieniu z upad-

ku Oddziału Krakowskiego, oraz za inicjatywę i pomoc redakcyjną w założeniu miesięcznika „Szofer Krakowski". Poruszono też sprawę utworzenia kasy pośmiertnej polecając Zarządowi powołanie Komisji, celem ułożenia regulaminu i statutu tejże. Ogół wyraził podziękowanie Zarządowi za dotychczasową działalność. Na tem przewodniczący zamknął Zebranie.

Zarząd Z. Z. A. Oddziału w Krakowie zwraca się z gorącą prośbą do wszystkich Oddziałów Z. Z. A. i pokrewnych Związków o nadsyłanie dla „Szofera Krakowskiego" materjału z życia organizacyjnego Związku, ewentualnie wyrządzonych krzywd członkom i t. d., który stale będzie umieszczany w miesięczniku.

KOMUNIKATY.

F-ma Stan. Bigosz przy ul. Karmelickiej 12 przyznała 5% opustu członkom Z. Z. A. od każdego zakupionego towaru. Opust otrzymują członkowie za okazaniem legitymacji, lub legitymacji specjalnej, które wydaje sekretarjat w godzinach urzędowych.

Postój wozów w ul. św. Tomasza. Magistrat zezwolił na postój co najwyżej 10 pojazdów prywatnych konnych, względnie mechanicznych, na ul. Św. Tomasza na odcinku od ul. Sławkowskiej do ul. Św. Jana po prawej stronie ul. Św. Tomasza, idąc od ul. Sławkowskiej, przy krawężniku chodnika, z frontem do ul. Św. Jana.

Podziękowanie.

Zarząd Zawodowego Zw. Automob. Oddział w Krakowie, składa serdeczne podziękowanie **WPanu Kazimierzowi Lebowskiemu,** obyw. ziemskiemu, za prawdziwie obywatelski czyn i okazaną pomoc w chorobie śp. kol. Eugenjuszowi Tobiaszowi, oraz za urządzenie wspaniałego pogrzebu, nadto **WPanu Szybowiczowi, właścicielom i szoferom dorożek automobilowych,** oraz wszystkim Kolegom za wzięcie gremjalnego udziału w pogrzebie śp. kol. Eugenjusza Tobiasza.

Podziękowanie.

Zarząd Zaw. Zw. Aut. Oddział w Krakowie, składa serdeczne podziękowanie **WPanu Dr. Hladijowi, Prymarjuszowi szpitala O. O. Bonifratów** za udzielanie stałej pomocy i bezinteresownej opieki lekarskiej wszystkim szoferom.

Zawodowy Związek Automob. w Krakowie, Plac Matejki 4. — poleca Sz. P. P. właścicielom wozów szereg pierwszorzędnych sił fachowych. Pośredniczymy wyłącznie dla Kolegów dających moralną i fachową gwarancję, że obowiązki swe spełniać będą należycie.

Zarząd Związku Zaw. Automobilistów, Oddział w Krakowie — zawiadamia, że **sekretarjat** czynny jest w dnie powszednie od godz. 6—9 wieczór, w niedzielę i święta od godz. 10—12 w południe we własnym lokalu Pl. Matejki 4, gdzie udziela się w każdym wypadku porad prawnych i fachowych.

Zarząd Zaw. Związku Autom. zawiadamia P. T. właściecieli samochodów, że rozporządza większą ilością zdolnych szoferów — mechaników — ślusarzy, oraz monterów. W nadziei, że P. T. właściciele samochodów zechcą korzystać z naszych usług, — zwracamy się **z gorącym apelem** o zgłaszanie wszelkich wolnych posad do naszego biura pośrednictwa pracy przy Związku, Pl. Matejki 4, oraz o przyjmowanie poleconych przez nas szoferów.

Zarząd Główny Związku Zaw. Automobilistów Rzeczypospolitej przeniesiony został z dniem 1 marca do nowego lokalu w Warszawie przy ulicy Świętokrzyskiej 35. m. 22a parter. Telefon 267-62.

Zarząd Oddziału Warszawskiego Zaw. Zw. Automobilistów Rzeczypospolitej Polskiej mieści się również w tymże lokalu przy ulicy Świętokrzyskiej 35. m. 22a parter. Tel. 267-62.

Gospodarczo - Kredytowe Stowarzyszenie Spółdzielni Zaw. Zw. Automobilistów w Warszawie, przeniesiono do nowego lokalu przy ulicy Świętokrzyskiej 35. m. 22a parter. Telefony 403-06 i 267-62.

Zakład dentystyczny Eugenjusza Pietronia, ul. Karmelicka 15 przyznał członkom Z. Z. A. i ich rodzinie 20% opustu od wszelkich dentystycznych zabiegów. Specjalne legitymacje wydaje sekretarjat w godzinach urzędowych.

Łańcuch prasowy.

Wezwanie nasze do ogółu Kolegów, by wspierali fundusz prasowy naszego Organu, nie pozostało bez echa.

Szereg tych ludzi, którzy ze swoich ciężko zapracowanych pieniędzy zawsze znajdą jakiś grosz dla celów ogólnych, zwiększa się z każdym dniem. Sami Koledzy zgłaszają się do Redakcji, mieszczącej się w lokalu naszego Związku i składają na ten cel rozmaite datki.

Jest to objaw bardzo sympatyczny, objaw świadczący o tem, że ogół coraz bardziej rozumie znaczenie i wartość posiadania własnego organu, który dopiero ze zjawieniem się swoim uzewnętrznił każdemu czytającemu znaczenie Związku Zawodowego.

Listę tych Kolegów, u których świadomość zawodowej solidarności i obowiązku może być przykładową, umieszczać będziemy każdego miesiąca w tym celu, ażeby Kolegom tym móc publicznie złożyć podziękowanie i ażeby zachęcić innych Kolegów, u których świadomość ta jeszcze się w tej formie nie przejawiła.

A przecież wszyscy powinni zrozumieć, że wydawanie pisma, to nie tylko praca, nad doborem i stworzeniem odpowiednich artykułów w tym piśmie wydrukowanych, ale to także wielki wysiłek finansowy, na który składają się koszta drukarni, poczty, administracji i t. p.

Jak wielką dumą i chlubą Zawodowego Związku Automobilistów jest to, że jedyny na terenie Rzeczypospolitej Polskiej stworzył swój własny organ i organ ten każdego miesiąca wydaje, tak byłoby z drugiej strony hańbą i wstydem wszystkich naszych członków i wielką żałobą dla naszej organizacji, gdyby z braku podstaw finansowych pismo to wychodzić nie mogło.

I dlatego Kolegom, którzy zatem drobną dotąd złożyli kwotę, ale w każdym razie kwoty, które stanowią cegiełki ich ręką ułożone, przesyłamy serdeczne słowa podziękowania: Cześć Wam Koledzy, zwłaszcza Wam z dalekiej prowincji, którzy drobną chociażby kwotą składacie dowód przynależności do naszej zawodowej rodziny.

Wyzwany przez kol. Bujasa składam na fundusz prasowy kwotę zł. 3 i wzywam kol. **Stanka Stanisława, Izdebskiego Jana, Konika Tadeusza, Masnego Pawła, Kilijańskiego Władysława i Durę Józefa** do złożenia dowolnej kwoty na ten sam cel.

Oracz Józef.

Wyzwany przez kol. Bujasa składam na fundusz prasowy zł. 2 i wzywam kol. **Szostka Bronisława, Verenemana Gustawa, Durę Franciszka, Chudobę Jana** i kol. **Paplę** do złożenia dowolnej kwoty na ten sam cel. **Radwan Stanisław.**

Wyzwany przez kol. Bujasa składam na fundusz prasowy zł. 2 i wzywam kol. **Sierdzińskiego Antoniego, Rózgę Józefa, Potasińskiego Antoniego, Grochota Jana, Wójcika Tadeusza i Janczurowicza Antoniego** do złożenia dowolnej kwoty na ten sam cel.

Ptak Jakób.

Składam na fundusz prasowy zł. 2.50 i wzywam kol. **Konika Stanisława, Szmida Kazimierza, Kowalaka Romana, Góralczyka Józefa i Jarzynę Tadeusza** do złożenia dowolnej kwoty na ten sam cel.

Marek Józef.

Wyzwany przez kol. Rzepę składam na fundusz prasowy zł. 5 i wzywam kol. **Najdra** do złożenia dowolnej kwoty na ten sam cel. **Flasza**

Wyzwany przez p. Rzepę składam na fundusz prasowy kwotę zł. 2. — **Rafalski M.**

N. N. składa na fundusz prasowy zł. 3.—.

Kol. **Szustek Teodor** składa na fundusz prasowy zł. 2 i wzywa kol. **Szybowicza** do złożenia dowolnej kwoty na ten sam cel.

Kol. **Hawryszko Juljan** wezwany przez kol. Rzepę składa 2 zł. i wzywa kol. **Adamczyka** do złożenia dowolnej kwoty.

Kol. **Sawicki Józef** składa 2 zł. i wyzwa kol. **Gałka Juljana** do złożenia dowolnej kwoty na fundusz prasowy.

Kol. **Kuś Ignacy** składa 2 zł. i wzywa kol. prez. **Guślewicza Stefana** do złożenia dowolnej kwoty.

Nadto złożyli:

Kol. Pater Jan . . . . 1.10 zł.

Kol. Stein Jan . . . . 2.— zł.

Mapa Automobilowa Małopolski wydana przez Okręgową Dyrekcję Robót Publicznych jest do nabycia w sekretarjacie Związku. Na mapie oznaczone są wszystkie drogi i dokładna ilość kilometrów do danej miejscowości.

Biuro pośrednictwa pracy.

Jak w latach poprzednich — w dalszym ciągu czynne jest przy Związku **biuro pośrednictwa pracy** pod fachowem kierownictwem. Rejestracja bezrobotnych szoferów odbywa się codziennie od godz. 6—9 wieczór, — tamże zgłaszanie i ogłaszanie wolnych posad.

Biura redakcji i administracji „Szofer Krakowski" czynne są codziennie od godz. 6—9 wieczór, w niedzielę i święta od godz. 10—12 w poł., w lokalu Związku, Plac Matejki 4.

Koledzy rozpowszechniajcie nasze pismo!